СЕКРЕТНО

Штабъ Кавказскаго военнаго округа.

СВОДКА

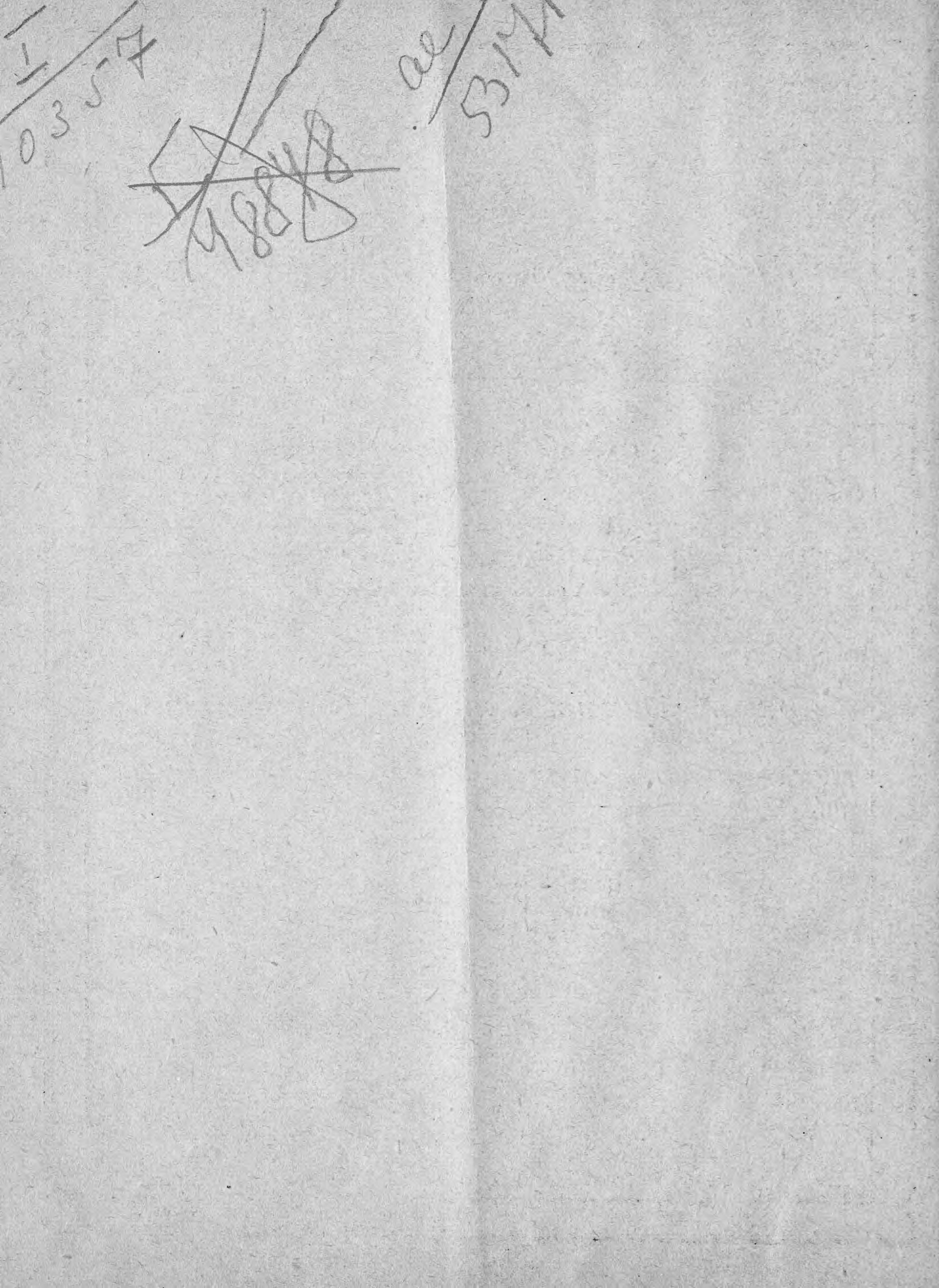
свѣдѣній о сопредѣльныхъ странахъ, добытыхъ развѣдкой

ЗА ВРЕМЯ

Съ 15-го апрѣля по 1-ое мая 1913 г.

№ 45.

ТИФЛИСЪ
Типографія Штаба Кавказскаго военнаго округа
1913 г.



ТУРЦІЯ.

Багдадская желѣзная дорога.

1) Направленіе линіи между Алеппо и Багдадомъ.

Въ настоящее время, послѣ долгихъ колебаній и перемѣнъ, общее направленіе линіи Багдадской желѣзной дороги между Алеппо и Багдадомъ, за исключеніемъ нѣкоторыхъ спорныхъ участковъ, окончательно установлено.

Вся линія отъ Алеппо до Багдада раздѣлена на два участка:

Алеппо—Тель хелифъ и Тель хелифъ—Багдадъ. Линія перваго участка, начинаясь у Муслеміе (Месельмія)—14½ километровъ къ сѣверу отъ Алеппо—на линіи Адана-Алеппо, пройдетъ черезъ: Акдеринъ, Коль-оглу, Карагезли, Джерабулусъ (Караболюсъ—24 килом. къ югу отъ Биреджика), гдѣ будетъ желѣзнод. мостъ черезъ р. Ефратъ, Харранъ, Расъ-эль-Айнъ, Тель-хелифъ. Главнымъ строителемъ этого участка является инженеръ Фельнеръ (Föllner).

Второй участокъ, начинаясь у Тель-хелифа, проходитъ черезъ Ниссибинъ, оставляя въ сторонѣ Мардинъ (въ 33 килом. къ сѣверу) Таль-Аденатъ, Моссулъ, откуда принимаетъ

общее направленіе р. Тигра (правый берегъ) до Багдада, касаясь рѣки только у Кайяра (Гайяры), Текрита и Самарры; Калатъ-Шергатъ оставленъ въ нѣсколькихъ километрахъ къ востоку отъ линіи, по условіямъ мѣстности. Въ общемъ, линія слѣдуетъ въ значительномъ удаленіи отъ берега Тигра, особенно между Кайярой и Текритомъ; отъ Самарры она направляется на Беледъ, проходя въ нѣсколькихъ километрахъ къ западу отъ этого селенія, Смеча (Сумейке), Казміе и Багдадъ (у Смеча она находится въ 13 километрахъ отъ рѣки).

Установленію окончательнаго направленія линіи между Моссуломъ и Багдадомъ предшествовали споры и разногласія по поводу этого направленія между концессіонеромъ (Обществомъ Багдадской ж. д.) и турецкимъ правительствомъ. Турецкое правительство стремилось держаться непосредственнаго сосѣдства съ Тигромъ, вдоль берега котораго имѣются орошаемыя и населенныя земли; Компанія же желала возможно далѣе уклониться отъ берега рѣки, чтобы избѣжать необходимости экспропріаціи частновладѣльческихъ земель, а во-вторыхъ—не имѣть затрудненій съ туземными ирригаціонными сооруженіями. Строители жел. дороги представили то соображеніе, что уклоненіе линіи отъ берега Тигра способно вызвать стремленіе землѣдельцевъ къ культивированію земель вдоль по-

лотна жел. дор., и культурная береговая полоса, такимъ образомъ, расширится.

Эти споры касались слѣдующихъ пунктовъ: мѣстности Хамамъ-Али (извѣстные горячіе сѣрные источники), которую тур. правительство желало бы видѣть на главной линіи, а Компанія предполагаетъ соединить отдѣльной вѣткой (5—6 килом.) со станціей того же имени; направленія линіи между Хамамъ-Али и Кямарой, гдѣ варіантъ компаніи идетъ по прямой линіи, а правительство желало бы вести ее по берегу Тигра, на что Компанія не хотѣла согласиться.

Всѣ эти споры, за нѣкоторыми исключеніями, въ настоящее время разрѣшены въ интересахъ Компаніи.

Главнымъ строителемъ второго участка (Тель-Хелифъ—Багдадъ) Багдадской ж. дор. является инженеръ Мейснеръ Паша.

2) Ходъ предварительныхъ работъ по постройкѣ второго участка (Тель-Хелифъ—Багдадъ) Багдадской желѣзной дороги.

Лѣтомъ 1911 года Мейснеръ Паша съ четырьмя инженерами проѣхалъ вдоль проектированной линіи жел. дороги для изученія мѣстности и окончательнаго опредѣленія направленія линіи между Моссуломъ и Багдадомъ; путешествіе это длилось около 1 мѣсяца.

25 іюня Мейснеръ Паша прибылъ въ Багдадъ; черезъ нѣсколько дней онъ уѣхалъ

въ Алеппо, откуда вернулся только въ октябрѣ.

Въ началѣ октября 1911 г. приступлено къ трасировкѣ линіи на участкахъ Багдадъ—Беледъ и Беледъ—Текритъ; трасировка производилась двумя партіями нѣмецкихъ инженеровъ.

Окончательная обработка изысканій (планы) части линіи между Тель-хелифъ и Багдадомъ представлена на утвержденіе турецкаго правительства въ Константинополь 15 марта н. ст. 1912 г.; планы эти получили утвержденіе 27 марта.

По изысканіямъ (съемка плановъ и пр.) работало 7 бригадъ инженеровъ, по 1 инженеру и 3 помощника въ каждой. Производительность работъ выразилась въ 950 метровъ въ день на бригаду, считая здѣсь всѣ работы по съемкѣ и даже изготовленію 7 фототипій съ общаго плана и деталей. Такая быстрота работы объясняется, какъ опытностью гл инженера Мейснера Паши и его ближайшихъ помощниковъ, работавшихъ съ нимъ и ранѣе, такъ и удобствами мѣстности: подъемы и спуски очень незначительны.

Къ концу лѣта 1912 г. работы по трасировкѣ (пикетажу) линіи между Моссуломъ и Багдадомъ, за исключеніемъ нѣкоторыхъ спорныхъ участковъ, были закончены. На нѣкоторыхъ участкахъ (близъ Моссула) трасировка и до сихъ поръ не произведена. Свѣ-

дѣній о трасировкѣ линіи между Моссуломъ и Тель-хелифомъ не имѣется.

Линія жел. дороги по большей части проходитъ дальше отъ берега Тигра, чѣмъ колесная дорога, хотя изрѣдка и совпадаетъ съ ней

Пикеты (трасировочные знаки) расположены въ разстояніи 100 метровъ другъ отъ друга и состоятъ изъ небольшихъ кучекъ земли съ круглымъ камнемъ на верху; на камнѣ двѣ цифры, обозначающія—число километровъ отъ начальнаго пункта и число метровъ отъ предыдущаго километра.

3) Начало фактическихъ работъ по постройкѣ линіи и положеніе ихъ въ настоящее время, къ маю 1913 года.

Какъ сказано выше, въ концѣ марта 1912 г. планы линіи между Тель-хелифомъ и Багдадомъ были утверждены турецкимъ правительствомъ, и явилась возможность приступить къ дѣйствительнымъ работамъ на линіи.

Но работы еще долго не начинались, что, повидимому, явилось слѣдствіемъ неполученія инструментовъ и матеріаловъ, такъ какъ вопросъ о перевозкѣ матеріаловъ между Бассорой и Багдадомъ еще не былъ урегулированъ.

14-го іюля въ Багдадѣ состоялось торжественное открытіе работъ по постройкѣ Багдадской желѣзной дороги на участкѣ, пріобрѣтенномъ Компаніей для склада матеріаловъ на правомъ берегу Тигра, между будущими

портомъ и станціей жел. дороги. Торжество это было устроено по настоянію бывшаго вали Джемаль-бея, желавшаго снискать симпатіи населенія, съ нетерпѣніемъ ожидающаго постройки желѣзной дороги.

Однако, и послѣ этого никакихъ фактическихъ работъ на линіи не было начато, такъ какъ еще не были получены даже инструменты для землекоповъ Въ моментъ открытія работъ имѣлось всего незначительное количество рельсъ Дековиля, части локомотива и нѣсколько вагонетокъ.

Только въ началѣ осени 1912 года было приступлено къ работамъ на линіи; земляныя работы начались сразу на нѣсколькихъ участкахъ между Багдадомъ и Самаррой. Эти работы сдаются съ подряда разнымъ подрядчикамъ, по цѣнѣ $3^3/_4$—$4^1/_2$ піастра (30—36 к) за кубическій метръ.

Подрядчики преимущественно мелкіе, берущіе по 1—$1^1/_2$ километра.

Вначалѣ работы велись энергично, значительнымъ количествомъ рабочихъ (1500 арабовъ), и недостатка въ рабочихъ рукахъ не ощущалось. Однако, со стороны подрядчиковъ и инженеровъ, наблюдавшихъ за работами, неоднократно раздавались жалобы но неаккуратность и медленность рабочихъ арабовъ; было даже предположеніе выписать изъ Европы рабочихъ италіанцевъ, какъ извѣстно, спеціалистовъ по землянымъ работамъ.

Въ началѣ 1913 г. произошла заминка въ работахъ: новыхъ подрядовъ не давалось, часть подрядчиковъ разъѣхалась, нѣкоторые инженеры уѣхали въ Европу.

Это явленіе объясняется недостаткомъ денегъ у Компаніи Багдадской жел. дороги, которая уже израсходовала значительныя суммы; акціи же дороги стоятъ низко, благодаря войнѣ. Кромѣ того, по словамъ нѣкоторыхъ инженеровъ, заминка въ работахъ является слѣдствіемъ неопредѣленнаго международнаго политическаго положенія и опасеніемъ европейской войны: среди инженеровъ и служащихъ на жел. дорогѣ имѣется много запасныхъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ, которымъ, въ случаѣ войны, пришлось бы покинуть службу и ѣхать на родину, что отразилось бы на успѣхѣ начатыхъ работъ.

Въ половинѣ марта Мейснеръ Паша уѣхалъ въ Алеппо, гдѣ въ началѣ апрѣля (5-го) состоялось собраніе главныхъ инженеровъ дороги и ея подрядчика Филиппа Гольцмана изъ Франкфурта на Майнѣ, для обужденія нѣкоторыхъ вопросовъ, связанныхъ съ постройкой желѣзной дороги. Повидимому, на собраніи было рѣшено продолжать работы; но и теперь онѣ подвигаются медленно, съ малымъ числомъ подрядчиковъ и рабочихъ; нѣсколько инженеровъ недавно уѣхали изъ Багдада.

Мейснеръ Паша изъ Алеппо уѣхалъ въ отпускъ въ Европу до октября.

Въ Багдадѣ его замѣняетъ его помощникъ г-нъ Шредеръ (французъ).

Въ настоящее время работы по постройкѣ желѣзной дороги находятся въ слѣдующемъ видѣ: земляныя работы по насыпкѣ полотна между Багдадомъ и Самаррой почти закончены; производится постройка мостовъ (желѣзо-бетонныхъ) на томъ же участкѣ; мостовъ этихъ будетъ очень много (3—4 на 1 километръ). За Самаррой къ сѣверу еще ничего не начато, но предполагается вскорѣ приступить къ землянымъ работамъ на участкѣ Самарра—Текритъ. Въ Багдадѣ получено уже очень много рельсовъ и шпалъ и собрано 5 локомотивовъ, но еще неизвѣстно, когда будетъ приступлено къ укладкѣ шпалъ и рельсовъ. Имѣются свѣдѣнія, что недавно здѣсь получена телеграмма отъ Мейснера Паши съ указаніемъ, что участокъ жел. дороги Багдадъ—Самарра долженъ быть вполнѣ оконченъ къ октябрю этого года.

Къ работамъ по устройству порта, гдѣ могла бы производиться выгрузка матеріаловъ, еще не приступлено, такъ какъ владѣльцы земель, на которыхъ проектированъ портъ, требуютъ совершенно невѣроятную цѣну. Хотя Компанія и имѣетъ право потребовать экспропріацію этихъ земель, но, въ виду того, что въ оцѣночной комиссіи, которая должна быть для этого организована, Компанія голоса не имѣетъ, Мейснеръ Паша не рискуетъ об-

ращаться къ ея услугамъ, будучи уже знакомъ съ дѣятельностью такихъ турецкихъ комиссій.

Такъ какъ постройка порта связана съ постройкой новой таможни, то онъ находитъ болѣе выгоднымъ, если экспропріація произойдетъ по инціативѣ таможеннаго вѣдомства, которому онъ предлагаетъ даже дать необходимыя для этого средства заимобразно, чтобы затѣмъ потребовать отъ оцѣночной комиссіи экспропріаціи по такой же цѣнѣ.

А пока выгрузка матеріаловъ происходитъ на правомъ берегу Тигра, недалеко отъ будущей станціи жел. дороги, гдѣ сооружаются дома для служащихъ (нѣкоторые уже окончены), депо, мастерскія; имѣется большой паровой кранъ.

Въ Басрѣ Компаніей купленъ участокъ земли въ 3600 кв. метровъ въ мѣстности Маргиль, на правомъ берегу, въ 1 часѣ выше города; здѣсь уже построены большіе дома, депо, мастерскія, имѣется также паровой кранъ; въ Маргилѣ производится нагрузка матеріаловъ, идущихъ въ Багдадъ.

Въ настоящее время никто съ опредѣленностью не можетъ сказать, когда будетъ окончена постройка Багдадской желѣзной дороги.

Существуетъ предположеніе, что постройка линіи между Багдадомъ и Моссуломъ, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, можетъ окончиться черезъ 3 года, а всей линіи (т. е.

установленіе желѣзнод. сообщенія Константинополя съ Багдадомъ)—через 5 лѣтъ.

Какъ уже извѣстно, линія отъ Алеппо (Муслеміе) недавно доведена до Джерабулуса на Ефратѣ, черезъ который построенъ временный мостъ.

Главнымъ затрудненіемъ при проведеніи линіи между Аданой и Алеппо является тунель черезъ горы Гяуръ-Дагъ; длина его 5 километровъ, прорытіе его продолжится не менѣе 2 лѣтъ.

4) Нѣкоторыя техническія данныя о Багдадской желѣзной дорогѣ.

Первоначальныя изысканія дали для участка Тель-хелифъ—Багдадъ 653 километра, затѣмъ эта цифра была сокращена до 625 километровъ. Мѣстность, по которой проходитъ ж. дорога, за немногими исключеніями ровная; при разсмотрѣніи профили линіи, только на двухъ участкахъ подъемы достигаютъ 8 метровъ на пространствѣ 800 метровъ (у Самарры) и 14 на 1200 метровъ (у Калатъ-Шергата), въ остальныхъ мѣстахъ они еще менѣе значительны. Однако, по вычисленіямъ инженеровъ, на нѣкоторыхъ участкахъ работы будутъ стоить очень дорого: къ сѣв. западу отъ Моссула на нѣсколькихъ километрахъ 1 километръ обойдется въ 235000 франковъ, между Моссуломъ и Кайярой до 250000 франковъ.

Станція въ Моссулѣ будетъ въ 20 минутахъ отъ города.

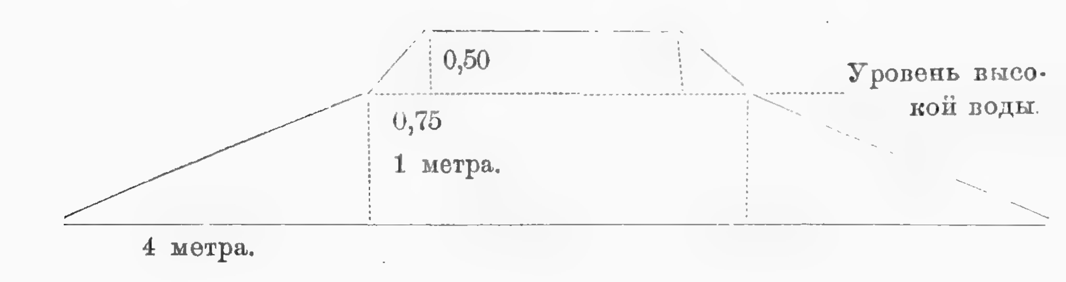
Станція въ Багдадѣ—на правомъ берегу Тигра, близъ дамбы, защищающей городъ отъ наводненій (около 1 километра отъ рѣки); она обойдется въ 8 милліоновъ франковъ. Портъ будетъ устроенъ въ концѣ станціи, также у праваго берега, къ югу отъ города. Портъ будетъ имѣть 500 метровъ длины, 50 метровъ ширины и 2 метра глубины ниже уровня низкихъ водъ; онъ будетъ вмѣщать 4 парохода. Правая сторона порта будетъ занята магазинами жел. Компаніи, лѣвая—таможней.

При изысканіяхъ, инженеры должны были считаться съ отсутствіемъ опытныхъ землекоповъ, отсутствіемъ баласта (ближайшій пунктъ, гдѣ можно добывать баластъ, Аншка, близъ Самарры), отсутствіемъ песку, камня и возможностью наводненій. Поэтому при постройкѣ будутъ широко примѣняться землечерпательныя машины, доставленныя въ Багдадъ. Камень будетъ замѣненъ бетономъ, на фабрикацію котораго пойдутъ глиняные черепки старинной посуды, въ изобиліи находимые въ мѣстахъ древнихъ поселеній.

Для производства кирпича, Компанія построила свой заводъ. Для предохраненія фундаментовъ отъ разлагающаго вліянія почвенныхъ сѣрныхъ водъ, будутъ примѣнены баки изъ бетона на асфальтѣ; въ эти баки будутъ помѣщаться основанія моста.

Во избѣжаніе размыва полотна наводненіями, число мостовъ, особенно въ мѣстностяхъ орошаемыхъ, будетъ доведено до 10 на 1 километръ (по другимъ свѣдѣніямъ -до 4-хъ). Мосты будутъ желѣзобетонные (т. е. мостовая ферма будетъ заполнена бетономъ), имѣющіе такой же слой баласта, какъ и полотно, т. е. 0,40 метра.

Во избѣжаніе размыва полотна наводненіемъ, насыпь будетъ имѣть такой видъ:



Такъ какъ концессія предвидитъ скорость въ 75 километровъ въ часъ, то будутъ употреблены тяжелые рельсы, 12-ти метровые, вѣсомъ 449,04 кило. Шпалы будутъ стальныя, системы Harmann'a, съ однимъ только зажимомъ и винтомъ на каждомъ концѣ (новость). Число шпалъ будетъ доходить въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до 18 на рельсъ. Станціи будутъ удалены одна отъ другой не болѣе, чѣмъ на 21 километръ. Снабженіе паровозовъ водой и промывка будутъ производиться въ указанныхъ выше пунктахъ приближенія линіи къ Тигру.

Всѣ станціи будутъ построены изъ кирпича. Ширина колеи будетъ одинакова съ Анатолійскими ж. д. (1 м. 435—1 м. 455).

Строители дороги пришли къ заключенію, что постройка и эксплоатація линіи обойдутся очень дорого, такъ что акціи Багдадской жел. дороги не будутъ приносить больше 4%.

Хотя крупныхъ мостовъ на линіи Алеппо-Багдадъ всего одинъ (у Джерабулуса), но зато масса мелкихъ; почти всѣ матеріалы приходится привозить изъ Европы, а доставка одной тонны изъ Гамбурга въ Багдадъ обходится 80 марокъ. Обиліе станцій вызоветъ необходимость имѣть огромый составъ служащихъ, каковыми на первое время явятся иностранцы, требующіе въ этомъ отдаленномъ и тяжеломъ по климатическимъ условіямъ краѣ усиленную плату за свою работу; нынѣ совсѣмъ молодые инженеры получаютъ по 60 тур. лиръ (больше 500 р.), а чертежники по 25 тур лиръ въ мѣсяцъ.

Опредѣленныхъ на эксплоатацію 4500 франковъ на 1 километръ, конечно, не хватитъ, а каковы будутъ въ ближайшемъ будущемъ доходы дороги—предвидѣть очень трудно.

5) Развитіе вопроса о доставкѣ по Тигру матеріаловъ для постройки Багдадской желѣзной дороги.

Такъ какъ почти всѣ матеріалы—части локомотивовъ, вагоновъ, рельсы, шпалы, ин-

струменты должны привозиться изъ Европы черезъ Бассору, то вопросъ о доставкѣ этихъ матеріаловъ изъ Бассоры въ Багдадъ имѣетъ огромное значеніе для успѣха постройки желѣзной дороги: то или иное рѣшеніе вопроса окажетъ вліяніе на быстроту и стоимость работъ.

Доставка матеріаловъ изъ Германіи (Гамбурга) производится преимущественно на германскихъ пароходахъ компаніи Hambourg-America Linie, совершающихъ рейсы между Гамбургомъ и Бассорой 1 разъ въ мѣсяцъ.

Пароходство по Тигру между Бассорой и Багдадомъ обслуживалось до сихъ поръ, какъ извѣстно, двумя компаніями: англійской Линча и турецкой „Идарен Нахріе“, состоящей въ вѣдѣніи Министерства Финансовъ. Компанія Линча, согласно концессіи, имѣетъ 4 парохода, съ соотвѣтствующимъ количествомъ баржъ, при чемъ совершаютъ рейсы только 3 парохода, а 1 запасный. „Идарен Нахріе“ имѣетъ 8 пароходовъ, изъ которыхъ функціонируетъ 4—5, остальные обыкновенно находятся въ починкѣ; при каждомъ пароходѣ по двѣ большихъ баржи.

Но тарифы на перевозку товаровъ очень высоки (до 30 шиллинговъ за 1 тонну), а вмѣстимость ихъ недостаточна, такъ что даже и при обыкновенномъ торговомъ движеніи въ Бассорѣ часто происходятъ залежи товаровъ.

Согласно § 9 концессіи, Обществу Баг-

дадской жел. дороги предоставлено перевозить по р.р. Шатъ-эль-Арабу, Тигру и Ефрату матеріалы для постройки и эксплоатаціи только въ теченіе періода постройки на паровыхъ и парусныхъ судахъ, которыя будутъ куплены или наняты Обществомъ. Трудно объяснить такую недостаточную требовательность. Вѣроятнѣе всего предположить, что, думая вести жел. дорогу въ Кувейтъ вдоль берега Тигра, Общество не придавало особаго значенія судоходству.

Когда же вопросъ о проложеніи дороги отъ Багдада къ Персидскому заливу выяснился въ отрицательномъ для Общества смыслѣ, пришлось подумать о судоходствѣ.

Доктору Эндруксу, прибывшему сюда одновременно съ Мейснеромъ пашей, поручено было изучить вопросъ о доставкѣ матеріаловъ по Тигру. Ознакомившись въ теченіе двухъ мѣсяцевъ съ состояніемъ „Идареи Нахріе", Д-ръ Эндруксъ выработалъ слѣдующій проектъ.

Общество Багдадской жел. дороги пріобрѣтаетъ участки земли для устройства складовъ въ Бассорѣ и Багдадѣ, коими распоряжается самостоятельно, безъ какого либо участія турецкой администраціи. Оно же пріобрѣтаетъ 5 пароходовъ и 20 баржъ, которые сдаетъ турецкой компаніи Идареи Нахріе въ качествѣ отдѣльной эскадры, управляемой уполномоченнымъ отъ Общества Багдадской желѣзной дороги, подъ наблюденіемъ

директора Идареи Нахріе, за ежегодную плату въ размѣрѣ, который будетъ установленъ въ зависимости отъ стоимости судовъ. Идареи Нахріе принимаетъ на себя обязательство передъ подрядчикомъ по постройкѣ, т. е. банкомъ Филиппъ Гольпманъ во Франкфуртѣ на Майнѣ, доставлять отъ Бассоры до Багдада, всѣ матеріалы желѣзной дороги за извѣстную потонную плату, предоставляя себѣ, при отсутствіи желѣзнодорожнаго груза, использовать эти суда и для перевозки товаровъ.

Въ планы Д-ра Эндрукса входило, вопервыхъ, захватить въ свои руки всѣ грузы, идущіе изъ Моссула и Багдада въ Бассору. понизивъ тарифъ до минимума, такъ какъ все равно суда Общества должны были бы идти отсюда порожними, и уничтожить Линча, дѣла котораго и безъ того были неважны, такъ какъ ограниченное своей концессіей, общество это было лишено возможности развиваться; а, во-вторыхъ, сравненіемъ доходности этой отдѣльной эскадры съ доходностью остальныхъ пароходовъ Идареи Нахріе, убѣдить турокъ въ невыгодности для нихъ оставлять управленіе пароходной компаніей Министерству финансовъ и тѣмъ понудить ихъ присоединить и эти отдѣльные пароходы къ отдѣльной эскадрѣ, сдавъ такимъ образомъ все предпріятіе въ нѣмецкія руки.

Проектъ этотъ почти немедленно сталъ извѣстенъ англичанамъ, которые стали одно-

временно работать и въ Константинополѣ, куда пріѣзжали самъ Narry Finnis Bloss Zyneh и переведенный изъ Багдада гл. управляющій W. Parry, и въ Берлинѣ и Франкфуртѣ.

Въ Константинополѣ англійское посольство указало на заслуги компаніи Линча въ экономическомъ развитіи края и на особые англійскіе интересы здѣсь; въ Берлинѣ и Франткфуртѣ представители Линча указали на ихъ многолѣтній опытъ съ одной стороны и на безнадежность попытки коопераціи съ Тур. Компаніей Идареи Нахріе. Были пущены въ ходъ инсинуаціи противъ Д-ра Эндрукса, ослѣпленнаго будто бы англофобіей. Результатомъ этой кампаніи явилось соглашеніе, заключенное въ Брюсселѣ, между Линчемъ съ одной стороны и Deutsehe Bankóm и Филиппомъ Гольцманомъ съ другой.

Изъ акта этого соглашенія можно усмотрѣть, что новое общество „Sociėté de Fransports Fluviaux en Orient“ (Общество Рѣчного транспортированія на Востокѣ) заявляетъ. что оно реализовало 250000 франковъ. Есть основаніе предполагать, что даже и этой суммы не реализовано, а дѣло обстоитъ слѣдующимъ образомъ.

3 сентября н. с. 1912 г. между турецкимъ Министерствомъ Финансовъ и Обществомъ Рѣчного транспортированія на Востокѣ состоялось соглашеніе, подробности кото-

раго неизвѣстны, но сущность коего сводится къ слѣдующему: Тур. Мин. Финансовъ получаетъ 1/3 всѣхъ акцій Общества, внося (повидимому, тоже въ принципѣ) лишь 10% ихъ номинальной стоимости и становясь пайщикомъ предпріятія въ равной мѣрѣ съ другими участниками. Группа Багдадской жел. дор., въ счетъ своего взноса обязуется поставить 18 баржъ, изъ которыхъ 15 будутъ изготовлены на нѣмецкихъ заводахъ, а 3—на англійскихъ. Группа Компаніи Линча обязуется на тѣхъ же условіяхъ поставить 5 пароходовъ, изготовленныхъ, конечно, въ Англіи. Затѣмъ Общество Рѣчного транспортированія сдаетъ всю эту эскадру въ эксплоатацію компаніи Линча. Съ своей стороны, компанія Линча заключаетъ съ подрядчикомъ Багдадской жел. дор. Филиппомъ Гольцманомъ контрактъ на перевозку его грузовъ.

Это сложно, но даетъ въ принципѣ нѣкоторое удовлетвореніе всѣмъ заинтересованнымъ сторонамъ, а туркамъ, даже и наиболѣе важное для нихъ—нравственное, такъ кавые пароходы будутъ нести турецкій флагъ. Въ глазахъ же публики, комбинація эта является просто увеличеніемъ флотиліи Линча на 5 пароходовъ и 18 баржъ, при помощи которыхъ Линчъ сдѣлаетъ самостоятельное существованіе Идареи Нахріе невозможнымъ, такъ какъ турки, не имѣя денегъ, не будутъ въ состояніи регулировать свой тарифъ такъ,

чтобы конкурировать съ нимъ и нести въ теченіе ряда лѣтъ убытки.

Впослѣдствіи, насколько извѣстно, эта комбинація подверглась нѣкоторымъ измѣненіямъ въ томъ смыслѣ, что турецкое Министерство Финансовъ не приметъ никакого участія въ Рѣчномъ Обществѣ; это же Общество обязуется употреблять свои суда исключительно для перевозки матеріаловъ жел. дороги, такъ что изъ Багдада они будутъ возвращаться порожними. Подробности окончательнаго соглашенія неизвѣстны.

Недавно компаніей Линча сданъ обществу Рѣчн. тр. одинъ пароходъ „Ширинъ" въ 250 лошад. силъ, отопляемый нефтью; онъ уже приступилъ къ перевозкѣ матеріаловъ. Кромѣ того, въ распоряженіи Общ. Багд. ж. д. имѣется два новыхъ парохода (съ начала 1913 г.)—Самарра (150 силъ) и Текритъ (кажется 100 силъ); Самарра перевозитъ матеріалы жел. дороги изъ Бассоры въ Багдадъ, а Текритъ остается въ Багдадѣ, для мѣстныхъ перевозокъ. Общество Рѣчн. транспортированія пока имѣетъ 6 баржъ. Пока еще не готовы всѣ пароходы Рѣчн. Общ., Общество Багд. ж. д. пользуется для перевозки матеріаловъ и пароходами Линча, а, за неимѣніемъ мѣста, и пароходами „Идареи Нахріе".

Перевозка матеріаловъ въ Басрѣ съ большихъ пароходовъ, приходящихъ изъ

Гамбурга, въ депо Общества (Маргиль) поручена нѣмецкому торговому дому въ Басрѣ Венкхаузу, который имѣетъ для этого собственный пароходъ „Піонеръ“.

6) Вѣтка на Ханекинъ.

Въ настоящее время окончательно рѣшено, что отправнымъ пунктомъ Ханекинской вѣтки будетъ с. Смеча (Сумейке) на главной линіи (точнѣе развалины Абу-Хассанъ, въ 1 килом. къ сѣверу отъ Смеча).

Вѣтка отсюда пойдетъ по прямой линіи на пространствѣ 13 километровъ къ с. Садіе (Садиджа), на лѣвомъ берегу Тигра.

Въ этомъ мѣстѣ будетъ построенъ желѣзнодорожный мостъ черезъ Тигръ, такъ какъ найдено, что берега рѣки здѣсь удобны для постройки моста (по послѣднимъ свѣдѣніямъ, мѣсто постройки моста еще не опредѣлено окончательно). Это направленіе принято, несмотря на старанія бывшаго вали, настаивавшаго на проведеніи Ханекинской вѣтки непосредственно отъ Багдада; Министерство Общественныхъ Работъ утвердило варіантъ Мейснера Паши о развѣтвленіи у Смеча.

Избирая отправнымъ пунктомъ для Ханекинской вѣтки с. Смеча, а не Багдадъ, Компанія выгадываетъ нѣсколько десятковъ километровъ (около 80) на транзитѣ товаровъ,

идущихъ отъ Средиземнаго моря въ Персію; кромѣ того, при такомъ направленіи, Ханекинская вѣтка будетъ короче и, слѣдовательно, дешевле (она будетъ строиться безъ километрической гарантіи).

Повидимому, пока изысканія произведены только отъ с. Смеча до пункта на правомъ берегу противъ с. Садиджа.

Дальнѣйшихъ изысканій не предполагается производить въ ближайшемъ будущемъ по слѣдующимъ соображеніамъ. Хотя для Компаніи было бы весьма интересно поскорѣе приступить къ постройкѣ этой вѣтки, какъ единственной, способной давать немедленный доходъ и тѣмъ оказать благотворное вліяніе на курсъ акцій Багдадской жел. дороги, тѣмъ не менѣе Компанія вынуждена отказаться отъ этого плана, въ виду ясно выраженнаго желанія турецкаго правительства обезпечить, въ стратегическихъ цѣляхъ, непрерывность сообщенія окраинъ съ Константинополемъ раньше постройки вѣтокъ, могущихъ облегчить проникновеніе непріятельской арміи въ пункты, концентрація войскъ въ которыхъ для турокъ пока затруднительна. Не раздѣляя опасеній въ этомъ смыслѣ турецкаго правительства, имѣющаго всегда возможность привести эти линіи въ негодность, Мейснеръ-Паша полагаетъ, однако, что съ этою idée fixe турецкаго правительства Компаніи приходится считаться. Существуютъ и

другія препятствія къ постройкѣ Ханекинской вѣтки—постройка главной линіи до Смеча, исходнаго пункта вѣтки, задержалась, благодаря тому, что вопросъ о доставкѣ матеріаловъ изъ Бассоры въ Багдадъ не былъ вполнѣ урегулированъ.

7) Желѣзнодорожная линія между Багдадомъ и Персидскимъ заливомъ.

Вопросъ объ участкѣ жел. дороги между Багдадомъ и Персидскимъ заливомъ, повидимому, до самаго послѣдняго времени еще не получилъ окончательнаго рѣшенія. Одно несомнѣнно, что концессія на постройку этого участка не будетъ дана Обществу Багдадской жел. дор., строющему линію до Багдада. По послѣднимъ свѣдѣніямъ, концессія на постройку этой линіи будетъ дана англичанамъ, которые будутъ строить ее собственными инженерами, при участіи французскихъ капиталовъ а, можетъ быть, и капиталовъ другихъ націй.

Никакихъ новыхъ подробностей о направленіи этой линіи не имѣется.

ПЕРСІЯ.

Военная прогулка частей 84-го пѣхотнаго Ширванскаго ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА полка, взвода 3 батареи 2-го Кавказскаго стрѣлковаго артиллерійскаго дивизіона и $^1/_2$ сотни казаковъ 1-го Горско-Моздокскаго полка.

Предварительныя распоряженія.

Согласно полученнаго приказанія отъ начальника Энзельскаго отряда отъ 28 апрѣля с. г. о выступленіи 30 апрѣля отряда изъ трехъ ротъ, команды развѣдчиковъ, при двухъ горныхъ орудіяхъ, $^1/_2$ сотни казаковъ и 10 всадниковъ Курдской конницы Хана Симко, съ выючнымъ обозомъ при 21 нижнемъ чинѣ и 9 погонщикахъ мѣстныхъ жителей, изъ сел. Шоргеля, были сдѣланы слѣдующія распоряженія: въ отрядъ были назначены,—9, 11, и 12 роты изъ сел. Гяуланъ, команда развѣдчиковъ изъ Керимъ-Абада. Нижніе чины полка имѣли на себѣ: по 120 патроновъ, походное снаряженіе (не полная выкладка), хлѣба на два дня, чай, сахаръ—на 7 дней, бурочныя маты, по 2 банки консервовъ, смѣна бѣлья, полотнище походной палатки и кружка для питья.—Въ обозѣ вьючномъ, на 34 лошадяхъ и мулахъ, везли 8 ящиковъ патроновъ, продовольствіе: галетъ—42 пуда, хлѣба на 1 день, котлы, приварокъ, крупа, офицерскія вещи и медицинское имущество.

Составъ обоза:

Медицинское имущество	1	вьюкъ.
Патроновъ	2	вьюка.
Офицерскаго багажа .	5	"
Продовольствіе и кухня	23	"
Запасныхъ	3	"
Итого .	34	вьюка.

Кромѣ того: въ батареѣ было вьючныхъословъ 10 и у ½ сотни казаковъ—1 вьючная лошадь подъ хлѣбъ.

Расчетъ продовольствія:

На нижнемъ чинѣ хлѣба на 2 дня и консервовъ на 2 дня. Въ обозѣ: хлѣба на одинъ день и галетъ на три дня. Всего на шесть дней и на два дня консервовъ. Подвозъ хлѣба на 1 день. Итого продовольствія на семь дней.

Сосредоточеніе отряда.

Къ шести часамъ вечера 29 апрѣля отрядъ сосредоточился въ Шоргелѣ, прибывъ: роты Ширванскаго ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА полка съ командой развѣдчиковъ изъ Гяулана, черезъ Зиндештъ; взводъ артиллеріи изъ сел. Кущей, черезъ Хантахты и Тамары; ½ сотня казаковъ изъ Когнешехра; и 10 всадниковъ Курдской конницы изъ Чехрика. Отрядъ расположился бивакомъ въ походныхъ палаткахъ. Ужинъ былъ приготовленъ на весь отрядъ 10 ротой Ширванскаго ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА полка,

находящейся здѣсь на посту. Въ Шоргелѣ отрядъ получилъ галеты на три дня и пополнилъ запасъ хлѣба, израсходованный за 29 число. Подъемъ въ 5 часовъ утра, выступленіе въ 7 часовъ 30-го апрѣля. Посланы 2 всадника Хана Симко для оповѣщанія Хановъ и Старшинъ, что слѣдуетъ отрядъ на военную прогулку, и привлеченія ихъ для сопровожденія въ пути отряда. Утромъ передъ выступленіемъ отряду былъ данъ супъ въ крошку изъ 1/4 фун. мяса на человѣка и чай.

О выступленіи наканунѣ, въ 9 часовъ вечера, было отдано словесное приказаніе.

Исполненіе прогулки.

Отрядъ выступилъ изъ Шоргеля (4900 фут. надъ уровнемъ моря) въ 7 часовъ утра, согласно наканунѣ отданнаго приказанія, выславъ впередъ 3 всадниковъ Курдской конницы, въ качествѣ проводниковъ и походную заставу (взводъ развѣдчиковъ съ шестью казаками). Погода стояла ясная и не жаркая. Движеніе шло вздвоенными рядами, въ колоннѣ въ одно орудіе, а казаки—справа по три. На пятой верстѣ отъ Шоргеля дорога перешла въ тропинку, отрядъ вынужденъ былъ двигаться справа рядами, а артиллеріи пришлось двигаться по руслу рѣчки, не переходя на вьюки, а лишь снявъ ящики со снарядами съ передковъ. Спускъ въ с. Баджигре—пологій.

У последней деревни отрядъ былъ встрѣченъ депутацій курдовъ съ выраженіемъ покорности. Депутація вышла на встрѣчу отряда съ бараномъ, котораго намѣривались заколоть, какъ жертву Богу за благополучіе отряда Тутъ же встрѣтилъ отрядъ владѣлецъ Седана, Мамакяна, Энжиге, Ракоо, Бахла и Бугурли Мамедъ Шерифъ Ага съ двумя своими сыновьями, Теймуромъ и Юсуфомъ, и со свитой. Въ 12 часовъ дня 30 апрѣля отрядъ прибылъ въ Мамакянъ, гдѣ расположился квартиро-бивакомъ. Въ часъ дня къ сосѣднему селенію Седанъ подошелъ начальникъ Энзельскаго отряда, командиръ Ширванскаго ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА полка, съ начальникомъ команды службы связи, соединивъ телефономъ штабъ-квартиру Энзельскаго отряда съ селеніемъ Седаномъ. Тотчасъ же была установлена связь между селеніями Мамакянъ и Седанъ, сначала геліографомъ, а потомъ, когда стало пасмурно, ординарцами. Въ 6-ть часовъ вечера прибылъ въ сел. Мамакянъ начальникъ Энзельскаго отряда и передалъ приказаніе Начальника Азербайджадскаго отряда: „оставаться отряду, гдѣ застанетъ распоряженіе его. Частямъ отряда заняться ученіемъ или чѣмъ нибудь, ожидая особаго распоряженія о движеніи впередъ или возвращеніи обратно“. Затѣмъ командиръ 84-го пѣх. Ширванскаго полка, осмотрѣвъ расположеніе отряда, освѣдомившись о продовольствіи людей и лошадей, уѣхалъ въ Седанъ и оттуда сообщилъ,

что сдѣлано имъ распоряженіе о доставкѣ сѣна изъ сел. Гяулана, такъ какъ у мѣстнаго населенія его не оказалось.

1 мая. Дневка въ с. Мамакянѣ въ ожиданіи дальнѣйшихъ распоряженій Начальника Азербайджанскаго отряда. Съ утра было установлено сообщеніе съ Седаномъ посредствомъ геліографа. Въ шесть часовъ утра начальникъ Энзельскаго отряда уѣхалъ изъ Седана въ штабъ-квартиру полка. Въ 1 часъ дня въ сел. Мамакянъ прибыла 13 рота 84-го пѣхотнаго Ширванскаго полка, совершая военную прогулку изъ Кабакъ-тепе и въ 3 часа дня выступила обратно При отрядѣ находились двое сыновей Мамедъ Шерифъ Аги, содѣйствуя отряду въ пріобрѣтеніи продовольствія и топлива Офицерами отряда была произведена маршрутная съемка въ направленіи на селенія Куни, Мастаканъ и Джатаръ, а коннымъ разъѣздомъ развѣдано, что по пути предстоящаго движенія отряда, включительно до Сюрменовы, нѣтъ фуража и топлива. Вечеромъ прибыли въ отрядъ посланные Измаилъ Аги Кардара и просили разрѣшенія посѣтить начальника отряда, каковое имъ было дано.

Въ 4 часа дня было получена телефонограмма отъ начальника Энзельскаго отряда,— продолжать прогулку на сел. Гангачинъ. Вечеромъ было отдано словесное приказаніе о дальнѣйшемъ движеніи.

2 мая. Отрядъ выступилъ изъ сел. Мамакянъ въ 7 часовъ утра въ направленіи на

селенiе Мингуль, Сюрменова и далѣе на Ховасинъ, оставивъ на посту летучей почты 2 казаковъ и 3 всадниковъ Курдской милицiи. Въ 7 часовъ 30 минутъ утра прибыли для сопровожденiя отряда двое сыновей Мамедъ Шерифъ Аги. Въ 7 часовъ 50 минутъ на маршѣ была получена телефонограмма отъ начальника Энзельскаго отряда—„остановить колонну. Выслать офицера къ телефону,—получено приказанiе“.

Отрядъ остановился на привалѣ на линiи деревни Энгижа и послалъ къ телефону въ Седанъ начальника службы связи Поручика Кваша; послѣднимъ была привезена телефонограмма съ приказанiемъ Начальника Азербайджанскаго отряда, чтобы быть осторожномъ подходя къ сел. Гангачину, въ виду нахожденiя въ сел Серо, въ сторонѣ Турцiи, 50—60 турецкихъ аскеровъ и, если не послѣдуетъ открытiя враждебныхъ дѣйствiй со стороны турокъ, со своей стороны отъ враждебныхъ дѣйствiй воздержаться,—вѣроятно турки будутъ удалены дипломатическимъ путемъ“. Въ разъясненiе вышеприведеннаго приказанiя, въ 8 часовъ 50 минутъ была послана телефонограмма, спрашивая начальника Энзельскаго отряда о слѣдующемъ:“ если добровольно Турками не будетъ очищенъ Серо, обязанъ ли я заставить ихъ силой очистить, если даже враждебныхъ дѣйствiй они не проявятъ противъ отряда“. Въ отвѣтъ на это вечеромъ въ

Ховасинѣ была получена отъ командира полка телефонограмма. „Никакого очищенія Турками Серо не требовать,— они находятся на своей землѣ.“ Отрядъ возобновилъ движеніе въ 9 часовъ утра на сел. Ховасинъ. Близъ сел. Мингуль въ 11 часовъ утра отрядъ былъ встрѣченъ Измаилъ Ага Кардаромъ, Темиромъ Джанго, Маметъ Аліемъ изъ Баджигре со многочисленной свитой ихъ и персидскимъ чиновникомъ правителемъ Сомая и Барадоста

Въ селеніи Мингуль отрядъ встрѣчала депутація курдовъ съ жертвеннымъ бараномъ; тоже было въ Сюрменовѣ, въ Ташлы и въ Аштіанѣ У послѣдняго села правитель Сомая и Беродоста уѣхалъ изъ отряда въ Гангачинъ, на встрѣчу Урмійскому отряду. Въ 2 часа 35 минутъ дня отрядъ прибылъ въ сел. Ховасинъ. Жители встрѣтили съ хлѣбомъ и солью. Отрядъ сталъ квартиро-бивакомъ на холмѣ, близъ старой церкви. Было установлено геліографное сообщеніе съ Седаномъ, но набѣжавшія тучи помѣшали передачѣ сообщеній. Измаилъ Ага Кардаръ и Темиръ Джанго были весьма внимательны и оказывали свое содѣйствіе отряду по пріобрѣтенію фуража и топлива, доставляя ихъ изъ окрестныхъ селеній, такъ какъ всего этого не оказалось въ Ховасинѣ. Въ 5-ть часовъ вечера послано донесеніе начальнику Энзельскаго отряда о благополучномъ прибытіи отряда въ с. Ховасинъ.

Вечеромъ этого дня разыгралась сильная гроза съ градомъ, пронесшаяся мимо сел. Ховасина по окрестнымъ горамъ, вслѣдствіе чего установить съ Седаномъ сообщеніе фонарями „Каша“ стало невозможнымъ. Въ Ховасинѣ живутъ нѣсколько семействъ армянъ. По заявленію ихъ самихъ, имъ живется здѣсь недурно и никакихъ непріязненныхъ отношеній со стороны курдовъ за послѣднее время они не замѣчаютъ.

3 мая. Утромъ 3-го мая въ сел. Ховасинъ прибылъ изъ Гяулана транспортъ сѣна, посланный распоряженіемъ начальника Энзельскаго отряда. Чтобы накормить лошадей выступленіе отряда было задержано на одинъ часъ. Изъ Ховасина отрядъ выступилъ въ 8 часовъ утра на Гангачинъ, оставивъ за собой постъ летучей почты изъ 3 всадниковъ курдской конницы въ сел. Аштіанѣ. Въ 9 часовъ отрядъ прошелъ въ селеніе Джани, гдѣ былъ встрѣченъ съ хлѣбомъ и солью. Въ 9 часовъ 45 минутъ утра отрядъ началъ переправу черезъ рѣку Джени (тоже и Аштіанъ чай) и закончилъ въ 10 часовъ. Въ 11 часовъ 18 минутъ утра отрядъ прошелъ черезъ селеніе Гумбетъ—единственное богатое селеніе изъ всѣхъ, которыя пришлось проходить на пути. Въ 12 часовъ 15 минутъ дня отрядъ прибылъ въ селеніе Гангачинъ, гдѣ такъ же, какъ и въ Гумбетѣ, былъ встрѣченъ съ хлѣбомъ и солью. Отрядъ сталъ бивакомъ ря-

домъ съ другимъ отрядомъ, прибывшимъ въ Гангачинъ 2 мая изъ Урміи, въ составѣ двухъ ротъ (6 и 8) и команды развѣдчиковъ 5-го Кавказскаго стрѣлковаго полка, взвода артиллеріи 2-й батареи 2-гоКавказслаго артиллерійскаго стрѣлковаго дивизіона и 1/2 сотни 1-го Горско-Моздокскаго полка. Съ этимъ отрядомъ прибылъ въ сел. Гангачинъ Россійскій Императорскій Вице-Консулъ Урміи. Въ 3 1/2 верстахъ отъ селенія Гангачинъ, въ ущельѣ горъ, находится сел. Серо, занятое турками, по словамъ мѣстныхъ жителей, лѣтъ 50 тому назадъ. Въ сел. Серо находится около 60 аскеровъ и нѣсколько человѣкъ жандармовъ для охраны таможни, а такъ-же курдская милиція. Свѣдѣнія эти точно не могли быть провѣрены. Сел. Серо приспособлено къ оборонѣ и на окрестныхъ возвышенностяхъ видны въ бинокль окопы. По словамъ прибывшихъ къ намъ турецкихъ офицеровъ, съ укрѣпленій Серо они точно сосчитали силы, подходившихъ 2-го и 3-го мая русскихъ отрядовъ. Одинъ изъ трехъ турецкихъ офицеровъ, гостившихъ у насъ, былъ поручикъ артиллеріи изъ категоріи „алайли", чѣмъ подтверждаются свѣдѣнія, данныя мѣстными жителями, что въ Серо имѣются орудія. По свѣдѣніямъ мѣстныхъ жителей,—Айсоръ и Армянъ (священникъ), никакихъ враждебныхъ отношеній со стороны Курдовъ не замѣчается. Всю ночь и слѣдующее утро шелъ обложной дождь.

4 мая. Въ 6 часовъ утра Урмійскій отрядъ выступилъ изъ Гангачина обратно въ Урмію. Ширванскій отрядъ выступилъ въ 8 часовъ утра. Шелъ мелкій дождь и липкая скользская грязь нѣсколько затрудняла движеніе. Утромъ, передъ выступленіемъ, было послано донесеніе начальнику Энзельскаго отряда объ отсутствіи происшествій за ночь и выступленіи отряда на Сюрменову 4 Мая. Въ 10 часовъ 10 минутъ утра отрядъ подошелъ къ рѣкѣ Джени и началъ переправу въ бродъ. Вслѣдствіе дождей воды прибыло въ рѣкѣ и переправа продолжалась 24 минуты, т. е. больше на девять минутъ, чѣмъ при движеніи на Гангачинъ. У села Аштіанъ, гдѣ былъ оставленъ постъ летучей почты, былъ переданъ конвертъ съ донесеніемъ начальнику Энзельскаго отряда, посланный наканунѣ изъ Гангачина съ курдомъ, который, вслѣдствіе бывшаго дождя и прибыли воды въ рѣкѣ, не могъ доставить его своевременно въ Седанъ. Въ 1 часъ 25 минутъ дня отрядъ подошелъ къ селенію Сюрменовѣ. Въ виду полнаго отсутствія фуража (даже саману не было), дровъ для варки пищи и принимая во вниманіе, что силы людей и лошадей вполнѣ сохранились, а погода улучшилась,—рѣшено было дойти до Седана и послѣ часового привала отрядъ двинулся къ означенной деревнѣ. Въ селеніи Мингулѣ Измаилъ Ага Кардаръ, Темиръ Джанго и правитель

Сомая и Бародоста были возвращены по домамъ, поблагодаривъ ихъ за вниманіе и содѣйствіе отряду во время прогулки. За сел Мингуль отрядъ встрѣтилъ Мамедъ Шерифа съ сыновьями и свитой. Въ 4 часа 5 минутъ дня отрядъ прибылъ въ Седанъ, сдѣлавъ переходъ въ 27 верстъ отъ Гангачина до Седана. Въ Седанѣ отрядъ сталъ бивакомъ около селенія. Мамедъ Шерифомъ все необходимое для отряда было заготовлено заранѣе и даже жители, не чуждаясь насъ, вынесли къ биваку съѣстные припасы для продажи. Офицерамъ былъ предложенъ ужинъ Мамедъ Шерифомъ.

О прибытіи отряда въ Седанъ по телефону было доложено командиру полка и сообщено, что 5 го Мая къ обѣду отрядъ прибудетъ въ сел. Гяуланъ.

5-го мая. Въ 7 часовъ утра команда службы связи выступила въ сел. Гяуланъ, снимая по дорогѣ телефонную линію. Въ 8 часовъ утра отрядъ выступилъ въ сел. Гяуланъ черезъ хребетъ Турджанъ безъ полусотни казаковъ, которая одновременно выступила въ сел. Когнешехръ черезъ Шоргель. Изъ Седана были отпущены и всадники Хана Симко.

Въ 9 часовъ утра отрядъ поднялся на перевалъ Турджанъ (высота перевала надъ уровнемъ моря 7150 фут.): при спускѣ съ перевала артиллерія въ первый разъ за весь походъ перешла на вьюки.

Въ 10 часовъ 50 минутъ отрядъ спустился съ перевала и артиллерія снялась съ вьюковъ.

Въ одинъ часъ 5 минутъ дня отрядъ прибылъ въ сел. Гяуланъ, не имѣвъ ни больныхъ, ни отсталыхъ за весь походъ.

Командированіе отряда изъ г. Урміи въ селеніе Гангачинъ и обратно.

Мотивы командированія отряда.

Въ виду происшедшихъ безчинствъ и грабежей христіанъ въ Турецкомъ Курдистанѣ и во избѣжаніе безчинствъ и вліяній среди Сомайскихъ и Барадостскихъ курдовъ, Начальникомъ Азербайджанскаго, отряда было предписано 30-го апрѣля командировать изъ гор. Урміи въ эти мѣстности особый отрядъ подъ командой штабъ-офицера.

На отрядъ возлагалась маршрутная съемка пути слѣдованія и собираніе статистическихъ свѣдѣній.

Организація марша. а) выборъ дороги.

Для движенія была выбрана дорога черезъ сел. Ангаръ Баладжу—Котоланъ и Мавана и изъ Мавана черезъ Началанъ въ Гангачинъ, а обратно черезъ Ичкясу и Назлу.

б) расчетъ движенія и измѣніе его.

Движеніе въ Гангачинъ должно было быть совершено въ 3 перехода, гдѣ отрядъ 3-го Мая остается на дневкѣ; къ тому-же времени въ Гангачинъ долженъ прибыть отрядъ Ширванскаго полка изъ Шоргеля. Обратный путь предположено пройти въ 2 перехода.

Однако, согласно телеграммы Начальника Азербайджанскаго отряда Генералъ-Маіора Воропанова, отрядъ былъ остановленъ въ сел. Мавана, гдѣ простоялъ одинъ день и

въ Гангачинъ выступилъ 2-го мая, а путь отъ Мавана до Гангачина былъ исполненъ въ одинъ переходъ, а не въ два, какъ предполагалось ранѣе. Такъ какъ мостъ черезъ р. Назлу у селенія того-же имени былъ смытъ весенними водами, то на послѣдній ночлегъ отрядъ остановился у с. Саатлу, близъ дороги изъ Кяримъ-Абада въ Урмію.

г) организацін обоза

Путь пролегалъ по мѣстности гористой, гдѣ колесному обозу пройти не представлялось возможнымъ, а потому таковой былъ исключительно вьючный; кромѣ того, чтобы не задерживать движенія всего отряда рѣшено было взять съ собой только тѣ продукты, достать которыя было нельзя по пути.

Однако, при такомъ расчетѣ обозъ состоялъ изъ 10 катеровъ, 12 лошадей, 2 ишаковъ плюсъ къ къ этому 4 вьючныхъ лошади 2-й батареи 2-го Кавказскаго стрѣлковаго артиллерійскаго дивизіона.

д) организація продовольствія.

Съ собой было взято пищевыхъ продуктовъ на 5 дней и сухарей на 2. Мясо, фуражъ и подстилка для нижнихъ чиновъ должны были пріобрѣтаться на ночлегахъ; но фуражъ, *особенио сѣно, добывался съ трудомъ* (въ Гангачинѣ и селахъ, близъ его лежащихъ, за 2 дня удалось добыть лишь тридцать пудовъ ячменя,—ни сѣна, ни самана не было—пришлось заказать въ Началанѣ (въ 14 верстахъ). Хлѣбъ (лавашъ) въ Гангачинѣ, только путемъ неимовѣрныхъ усилій, достали въ необходимомъ количествѣ.

е) варка пищи.

Пища готовилась такимъ образомъ: утромъ н. чины получали горячую пищу—кашицу и чай, на большомъ привалѣ—порцію, а обѣдъ готовился по приходѣ на бивакъ въ котлахъ.

ж) организація топографических и статистических работъ.

Маршрутная съемка и сборъ статистическихъ свѣдѣній были возложены на подпоручика 5-го Кавказскаго стрѣлковаго полка Иванова. Конечнымъ пунктомъ было сел. Пазлу, но такъ какъ отрядъ, дойдя до сел. Хасаръ, свернулъ съ дороги на Саатлу, то съемка здѣсь была окончена (такъ какъ далѣе имѣется двухверстная карта).

Составъ отряда.

Командованіе отрядомъ было возложено на Подполковника 5-го Кавказскаго стрѣлковаго полка кн Павленова; въ составъ отряда входили: 6 и 8 роты и команда развѣдчиковъ 5-го Кавказскаго стрѣлковаго полка, взводъ 2-й батареи 2-го Кавказскаго стрѣлковаго артиллерійскаго дивизіона, полусотня 5-й сотни 1-го Горско-Моздокскаго полка.

Роты были въ составѣ 50 рядовъ.

Движеніе отряда въ Гангачинъ. 1 переходъ.

Переходъ былъ назначенъ до Мавана, около 28 верстъ. Въ 6 час. 15 мин. утра выступила полусотня казаковъ, въ $6^1/_2$ час.—команда развѣдчиковъ и вслѣдъ за ней—роты съ артиллеріей. Большой привалъ, согласно приказанія, былъ назначенъ въ сел. Ангаръ, но въ виду того, что въ Ангаръ отрядъ пришелъ въ 9 час. 50 мин., то начальникъ отряда приказалъ подвинуться еще далѣе къ сел. Баладжу, пройдя которое и остановился.

На привалѣ былъ выданъ горячій обѣдъ изъ походной кухни, которая послѣ того вернулась въ Урмію.

Въ Мавану вмѣстѣ съ отрядомъ прибылъ Урмійскій консулъ. Жители отрядъ встрѣтили въ двухъ верстахъ отъ селенія съ русскимъ національнымъ флагомъ и криками „Ура русскому войску".

Талеграмма Начальника Азербайджанскаго отряда остановила движеніе на день. Цѣлый день приходили депутаціи изъ разныхъ селеній. Пиро-Бекъ, начальствующій въ с. Хаки (4 вер.), услышавъ о прибытіи русскихъ, тотчасъ же приступилъ къ отправленію своего имущества въ Турцію, а самъ со своими вооруженными слугами остался въ селеніи, ожидая нашего нападенія, принявъ мѣры охраненія (виденъ былъ выставленный постъ). Несмотря на приглашеніе консула прибыть въ русскій отрядъ и данную консуломъ ему записку, въ которой ему гарантировалась неприкосновенность его жизни и свободы, послѣдній не явился.

2 переходъ. Организація марша отъ Мавана до Гангачина сводилась къ тому, чтобы какъ можно ранѣе добраться до Началана, гдѣ дать людямъ небольшой отдыхъ и еще засвѣтло прибыть на ночлегъ. Для этого былъ назначенъ ранній часъ выступленія (6 час.). До Началана подъемы и спуски особенно давали себѣ чувствовать,—артиллеріи пришлось два раза брать на вьюки. Отъ Началана же—только одинъ небольшой подъемъ.

На большомъ привалѣ Темиръ-Ага для офицеровъ устроилъ завтракъ. Здѣсь-же былъ закупленъ и фуражъ, такъ какъ далѣе по пути таковой доставать было трудно. Хлѣбъ въ Гангачинѣ былъ добытъ только тогда, когда были взяты заложники. Проводникъ отъ консульства очень плохо исполнялъ возложенныя на него обязанности. Привыкшій работать по принужденію, не понималъ добрыхъ русскихъ словъ, и лишь угрозы могли заставить его исполнять порученія. Консулъ Голубиновъ, сопровождавшій отрядъ, участія въ обезпеченіи отряда всѣмъ необходимымъ не принималъ, хотя за два-три часа и прибывалъ въ пункты ночлеговъ ранѣе отряда.

3-го мая въ Гангачинъ прибыли и Ширванцы; приглашенные на ужинъ три турецкихъ офицера пограничной стражи изъ селенія Серо были не мало удивлены подобнымъ дружескимъ къ нимъ отношеніемъ.

Возвращеніе въ Урмію.

Отъ Гангачина до Назлу было около 38 верстъ; свѣдѣнія о переправѣ у с. Назлу были весьма разнорѣчивы, и только по прибытіи отряда въ Ичкясу, было окончательно установлено о невозможности тамъ переправы, а потому отъ с. Хасаръ рѣшено было свернуть на востокъ, въ с. Саатлу; въ одной верстѣ отъ этого селенія, имѣется большой каменный мостъ, что давало полную возможможность переправиться черезъ рѣку Назлу-чай.

Съ измѣненіемъ маршрута длина пути увеличилась на 5 вер., такъ что въ общей сложности переходъ доходилъ до 43 верстъ, который благодаря множеству подъемовъ и спусковъ былъ особенно тяжелъ.

Сильный дождь ночью, недавшій возможности никому отдохнуть, ухудшилъ дорогу настолько, что идти пришлось по колѣно въ грязи; два малыхъ ручья по пути потребовали по крайней мѣрѣ до получаса времени для перехода.

5-го апрѣля въ 2 часа дня отрядъ вступилъ въ Урмію, встрѣченный всѣмъ оставшимся гарнизономъ. Команда развѣдчиковъ прибыла на полъчаса ранѣе.

Охраненіе въ пути и на ночлегахъ.

Во время движенія отрядъ охранялся походными заставами, а при расположеніи на отдыхъ полевыми караулами. Назначалась также дежурная часть. Для непосредственнаго прикрытія назначался одинъ взводъ.

За время похода больныхъ и отсталыхъ не было.

